

ZENTRALBLATT DER BAUVERWALTUNG

MIT NACHRICHTEN DER REICHS- UND STAATSBEHÖRDEN • HERAUSGEGEBEN IM PREUSS. FINANZMINISTERIUM

WÖCHENTLICH EINE DOPPELNUMMER
Bezugspreis im Juni: Direkt bei der Post 2400 M., beim Verlag durch Postüberweisung 2600 M. Auslandspreis auf Anfrage. Einzelne Hefte 600 M. zuzügl. Porto u. Verpackg. geg. Voreinsendung oder Nachn. des Betrages. Bestellungen durch alle Postanstalten, Buchhandlungen und den Verlag.

Verlag:

Guido Hackebeil Akt.-Ges.
Berlin S 14, Stallschreiberstr. 34-35

Fernspr.: Dönhoff 4410/12. Postscheckkonto: Berlin 118 855 (Guido Hackebeil). Anzeigenpreise: Für den allgem. Teil 325 M. für die 50 mm breite mm-Höhe, für Kleine Anzeigen (Stellen usw.) 285 M. f. die 35 mm breite mm-Höhe. Wiederholungen mit Rabatt. Alle Zuschriften darüber an den Verlag.

43. JAHRGANG

BERLIN, DEN 30. MAI 1923

NUMMER 43/44

SCHRIFTFLEITER: RICHARD BERGIUS und Dr.-Ing. NONN, BERLIN W 66, WILHELMSTRASSE 89

INHALT: Das Museum für Hamburgische Geschichte in Hamburg. — Seekanal und Seehafen von Brüssel. — Vermischtes. — Amtliche Mitteilungen.

(Alle Rechte vorbehalten.)

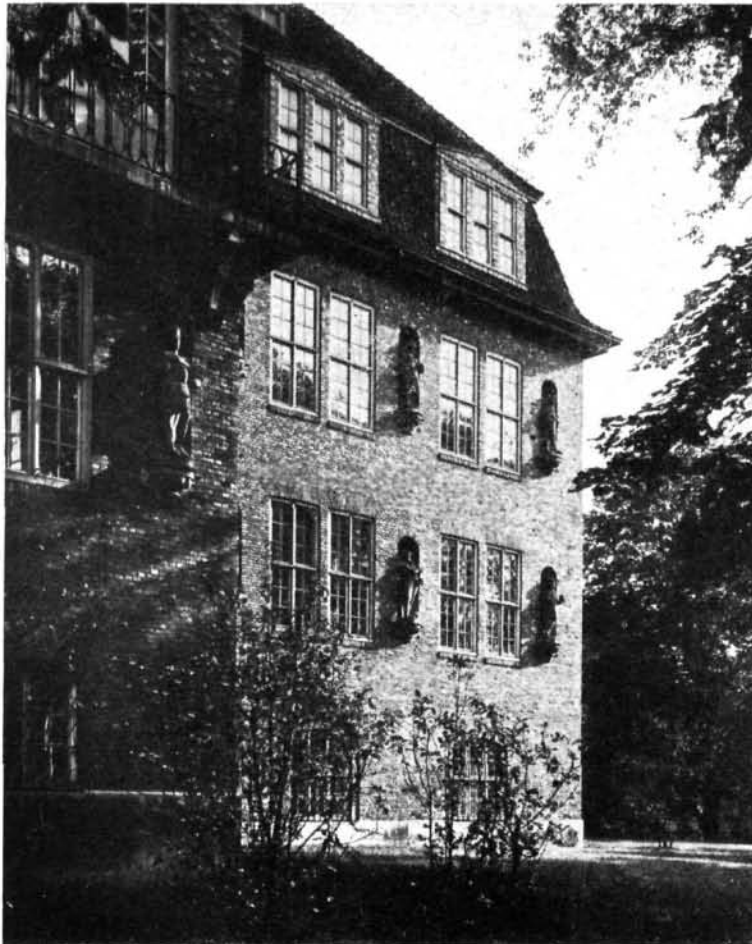


Abb. 1. Teil der Nordansicht mit Kaiserstatuen vom alten abgebrannten Rathaus.

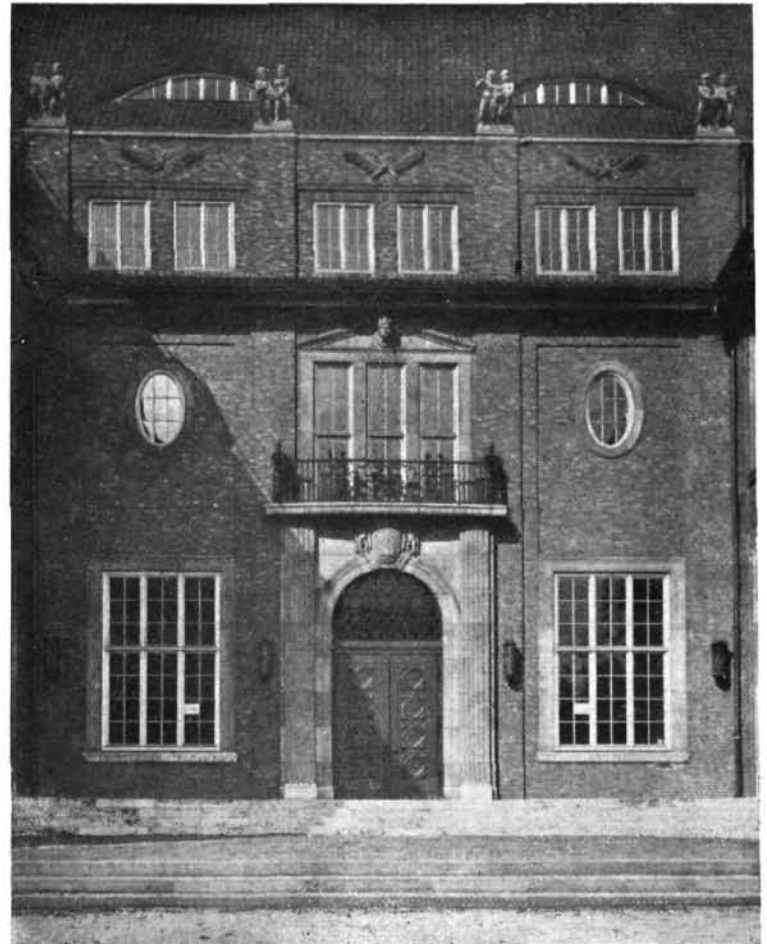


Abb. 2. Haupteingang.

Das Museum für Hamburgische Geschichte in Hamburg.

Erbaut von Dr.-Ing. Fritz Schumacher.

Hamburg verdankt das Ausstellungsgut, das ihm heute ermöglicht, ein reizvolles Bild seiner kulturellen Vergangenheit zu entrollen, im wesentlichen der treuen Heimatliebe einzelner Liebhaber, die überall, wo charakteristische Zeugen früherer Zeiten zu verschwinden drohten, sammelnd zugriffen. Bei Abbrüchen erstanden sie alte Türen und Gitter, Decken und Steinwerk; oft auch nur Teile irgendeines architektonischen Gebildes. So hatte sich ein Schatz schwer vorführbarer Einzelstücke angesammelt, die zum großen Teil in Speichern aufgestapelt waren, während ein leichter handlicher Teil der Sammlung in Kellerräumen der Stadtbibliothek zur Vorführung gelangte.

Die wachsende Neigung für die Kunst und Geschichte der eigenen Stadt machte den Gedanken immer zugkräftiger, diesen Zeugen der Vergangenheit ein eigenes Heim zu schaffen. Ein altes Gebäude, wie es so manche andere Stadt — man denke nur an Lübeck und an Bremen — für diesen Zweck zur Verfügung stellen konnte, besaß Hamburg nicht. Sein Schatz an alten Bauten ist im großen Brande von 1842 zu sehr dahingeschmolzen. Es mußte also ein neues Gebäude errichtet werden, und mit dieser Aufgabe wurde Fritz Schumacher bei seiner Uebersiedlung von Dresden nach Hamburg betraut.

Diese Aufgabe gehört wohl zu den schwierigsten und eigen-

artigsten, aber auch zu den am überzeugendsten gelösten der bisher von ihm in Hamburg behandelten und durchgeführten Aufgaben. An landschaftlich hervorragender Stelle, zwischen Holstenwall und Millerntor, zeigt die architektonische Gestaltung des Bauwerks bei aller Regelmäßigkeit in den einzelnen Maßen, eine gruppierte Anlage, die sich dem Gelände der Holstenwallanlagen derartig einfügt, daß die herrlichen Baumbestände und Promenadenanlagen erhalten werden konnten (Abb. 4).

Das Museumsgebäude gliedert sich in zwei Baukörper: einen Baukörper, der hauptsächlich die allgemeinen Zwecken der Verwaltung dienenden Räume umfaßt und einen Baukörper, in dem sich um einen großen Hof die Ausstellungsräume aneinanderreihen (Abb. 5 bis 7). Die beiden Gebilde sind in ihren achsialen Beziehungen derartig gegeneinander verschoben, daß sich am Holstenwall ein winkeltartiger Einsprung an der Gebäudegruppe ergibt, in dem etwas erhöht, versteckt hinter berankten Mauern, ein stiller Garten zur Aufnahme alter Grabdenkmäler angelegt ist (Abb. 9). Dadurch entsteht der Eindruck, der die ganze Baumasse, wie es im Hinblick auf die umgebende Natur beabsichtigt war, kleiner wirken läßt, als sie wirklich ist, weil immer nur Ausschnitte der architektonischen Bilder zur Geltung kommen.

Durch einen Vorhof (Abb. 2) betritt man vom Holstenwall aus

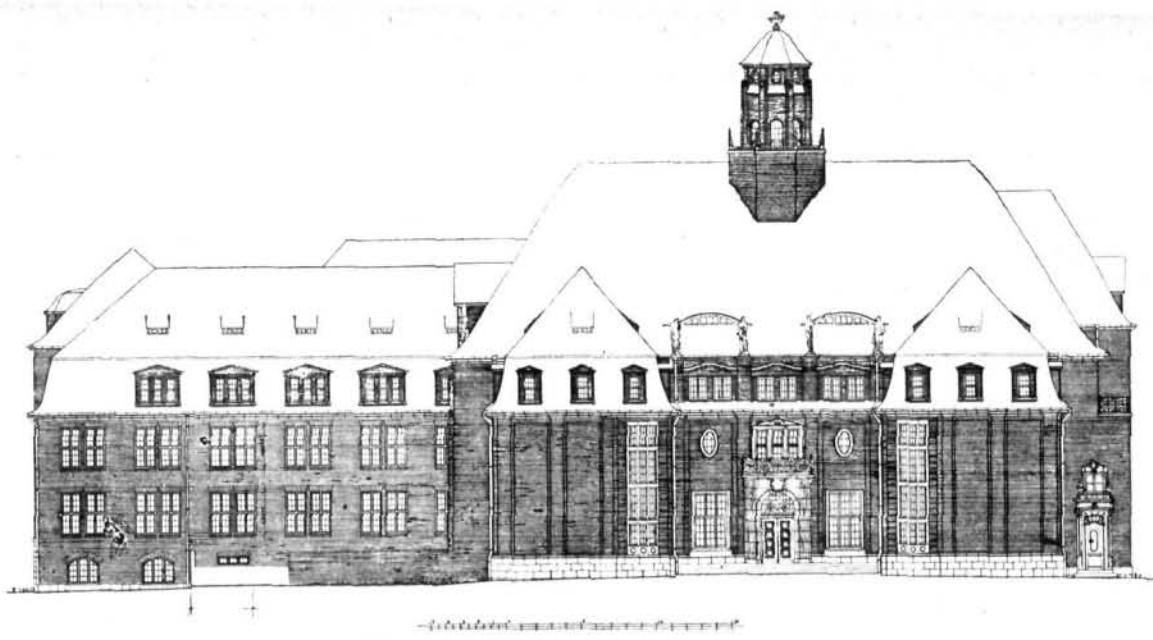


Abb. 3. Ostseite.

Abb. 3 bis 7. Fritz Schumacher. Museum für Hamburgische Geschichte.

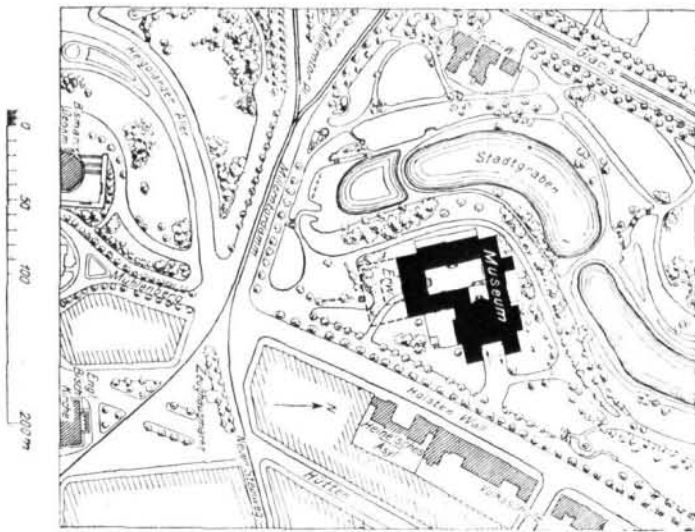


Abb. 4. Lageplan.

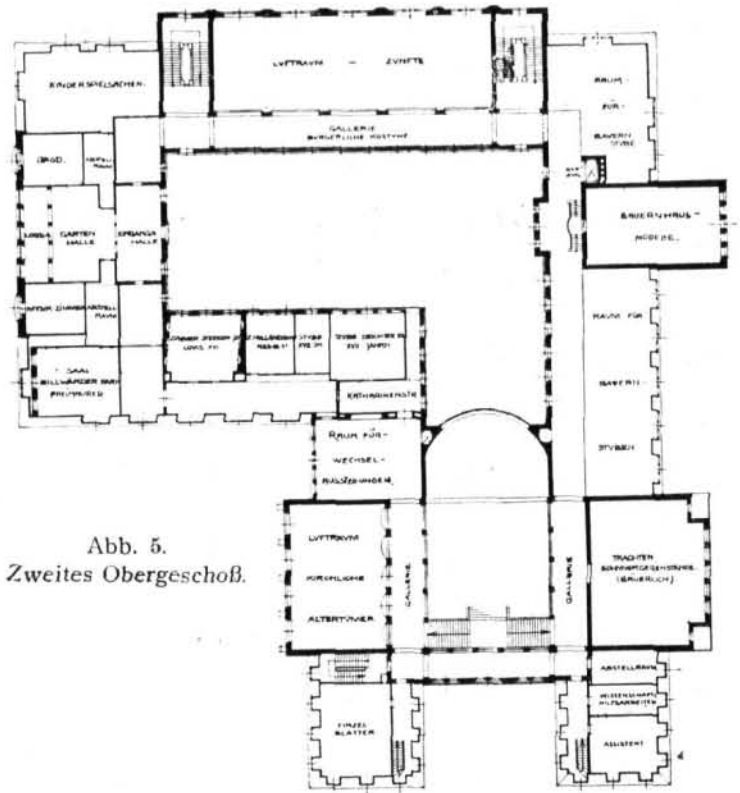


Abb. 5. Zweites Obergeschoß.

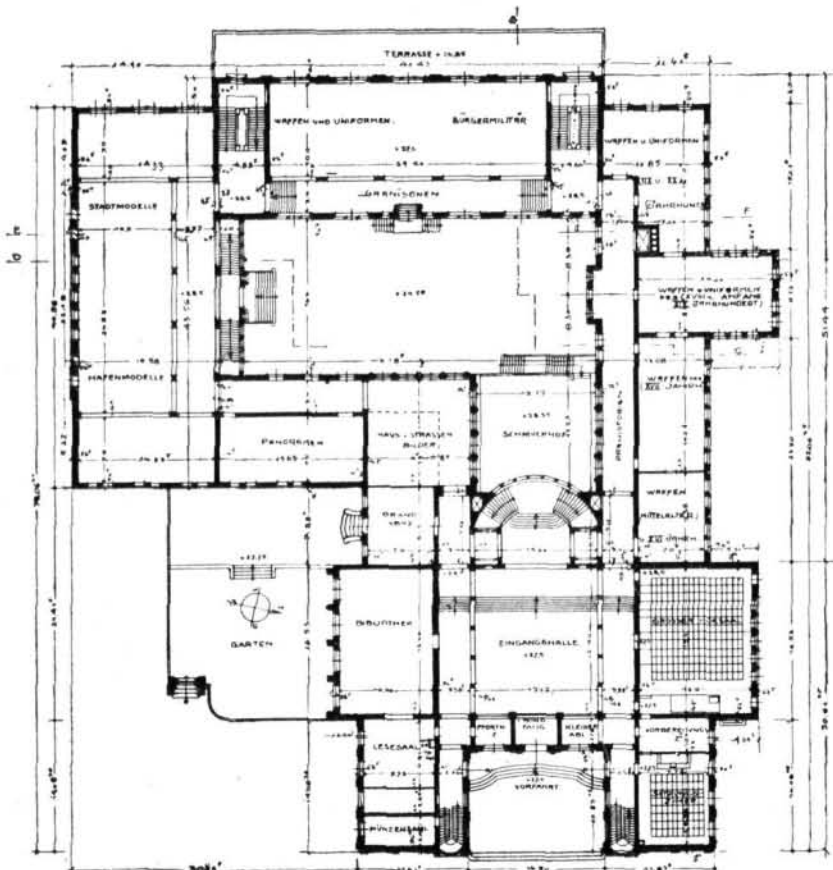


Abb. 6. Erdgeschoß.

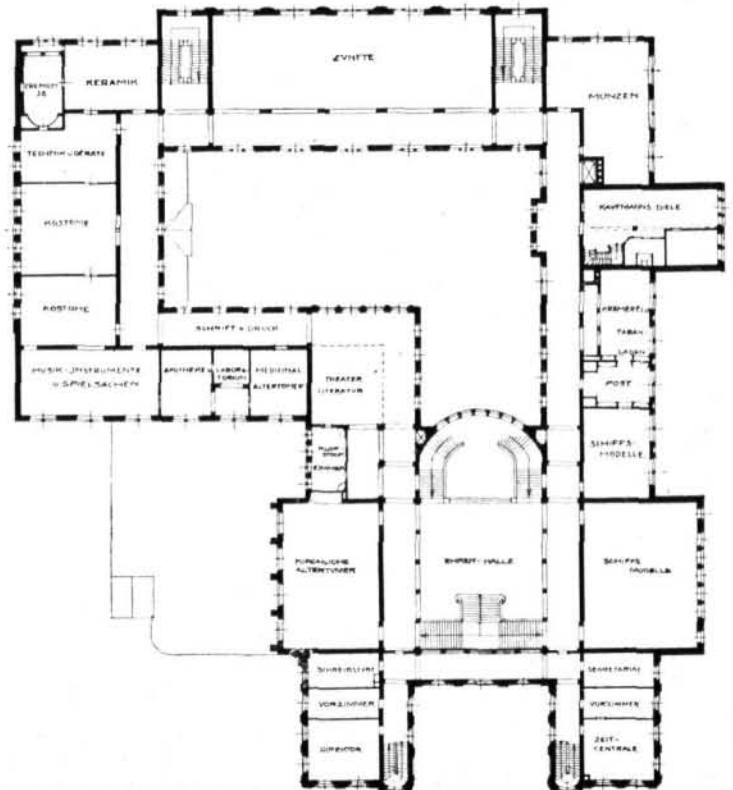


Abb. 7. Erstes Obergeschoß.



Abb. 8. Teil der Südansicht mit kirchlichem Raum und Bibliothek.

die Haupteingangshalle, an die sich seitlich und als Flügelbauten des Vorhofes die Kleiderablagen, Vorlesungsräume, die Bücherei und die Münzensammlung anschließen (Abb. 6). In den beiden oberen Geschossen der vorderen Flügelbauten sind die Räume der Verwaltung sowie die Zeitzentrale der Hamburger Sternwarte untergebracht. Die Zugänge zu der eigentlichen Raumfolge des Museums öffnen sich rechts und links von der Eingangshalle aus, während man von ihrer Mitte auf die breite nach den oberen Geschossen führende Haupttreppe blickt.

Der Hof, um den die Museumsräume liegen, ist durch lebendige

der Saal der Zünfte eine in Farbe, Formbildung und Raumwirkung gleich vortreffliche Komposition (Abb. 20). Ihm folgen die Räume für Keramik, Spielsachen, Jagd und Fischerei, Theater und Musik, bürgerliche Trachten, eine Apotheke, das Klopstockzimmer, sowie ein durch zwei Geschosse gehender Raum für kirchliche Altertümer.

Zum zweiten Obergeschoß (Abb. 5) führt ein Treppenlauf, der sich monumental der ersten Haupttreppe gegenüber in der Ehrenhalle entwickelt. Er mündet auf die Galerie, die den Raum der Ehrenhalle auf drei Seiten umzieht. Das zweite Geschöß umfaßt die geschichtliche Stilentwicklung des Wohnraumes, und zwar auf der einen Seite bäuerliche Stuben mit einer Sammlung bäuerlicher Trachten und Schmuckgegenstände, auf der anderen Seite eine Folge historischer bürgerlicher Originalräume aus dem 17., 18. und 19. Jahrhundert.

Das Kellergeschoß enthält die Werkstätten für Tischlerei, Sattlerei, Buchbinderei und Schlosserei, einen Putzraum, Zimmer für den Präparator und den Werkmeister, die Heiz- und Kohlenräume sowie zwei Dienstwohnungen für Heizer und Hausmeister, endlich eine große Zahl von Magazinen, die durch die ausgedehnten Speicher im Dachgeschoß ergänzt werden. Ein großer Lastenaufzug verbindet alle Geschosse vom Keller bis zum Dachgeschoß.

Die Stockwerkshöhen des Hauses wurden in mäßigen Abmessungen angenommen (Erdgeschoß 4,5 m, erstes Obergeschoß 4,3 m, zweites Obergeschoß 4,00 m), um die Baumaße und damit die Baukosten so viel als möglich einzuschränken.

Das Äußere des Gebäudes (Abb. 3) ist in braunroten oldenburgischen Handstrichziegeln mit sparsamer Verwendung von Muschelkalkstein ausgeführt. Zum Schmucke der Architektur sind fast alle großen im Museumsbesitz befindlichen Architekturteile mitverwendet worden, so daß die alten historischen Stücke wieder in lebendige architektonische Re-



Abb. 9. Fritz Schumacher. Museum für Hamburgische Geschichte. Grabmalgarten im Winkel der Südseite.



Abb. 10. Oberer Schmuckhof.

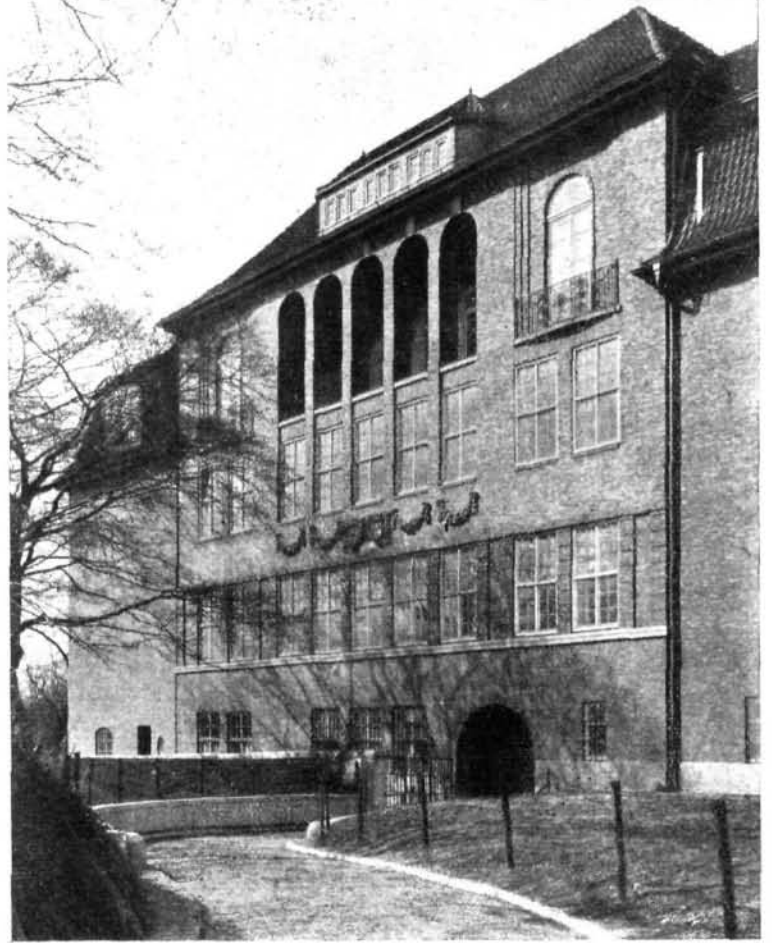


Abb. 12. Teil der Süd. nsicht mit Saal aus altem Patrizierhaus.

Abb. 10 bis 13. Fritz Schumacher. Museum für Hamburgische Geschichte.

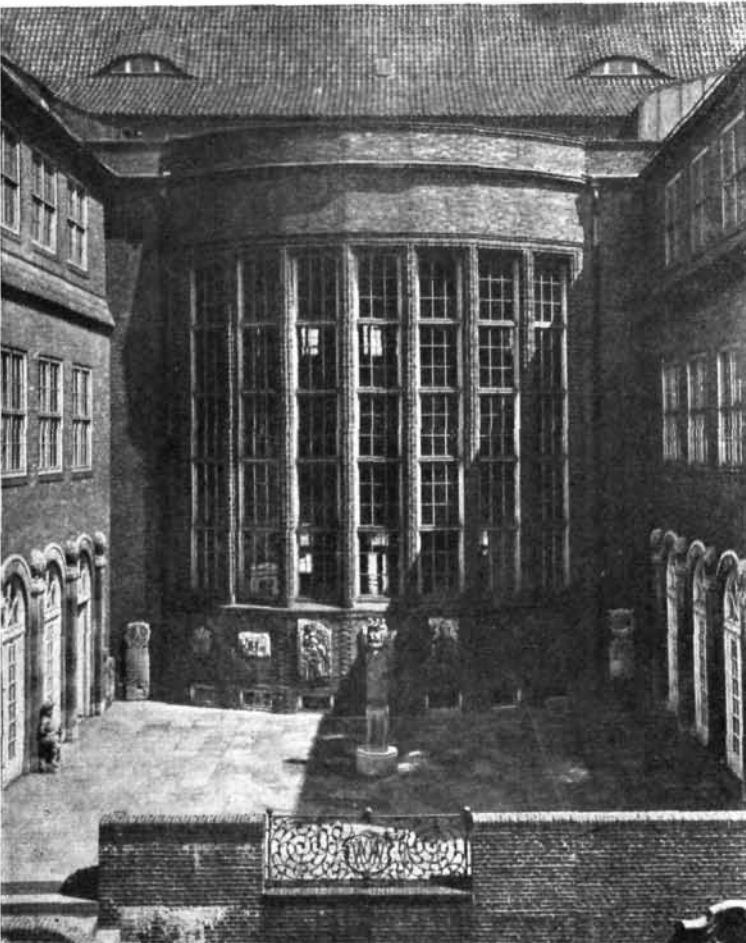


Abb. 11. Blick in den oberen Schmuckhof.

zichungen treten. Das Dach ist in grauen glanzlosen niederländischen Pfannen gedeckt.

Für die architektonische Außengestaltung (Abb. 1, 2, 8, 9 u. 12) sind bestimmte Wünsche der Museumsverwaltung (Direktor Prof. Lauffer) in bezug auf Achsenweite und Größe der Fenster maßgebend gewesen. Ebenso waren die Bedingungen der historischen Räume, die einzubauen waren, für die Ausbildung der Architektur in vielen Punkten ausschlaggebend (Abb. 12). Trotz aller dieser verschiedenartigen und mannigfaltigen Einzelwünsche ist die größte Ruhe und Einheit am ganzen Gebäude erreicht worden. Alle malerischen Blender, die nur um ihrer selbst

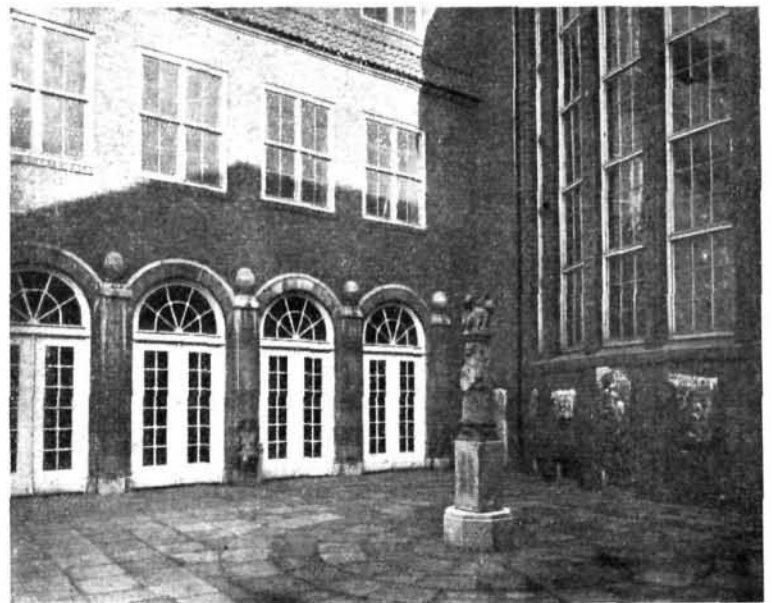


Abb. 13. Einzelheit vom oberen Schmuckhof.

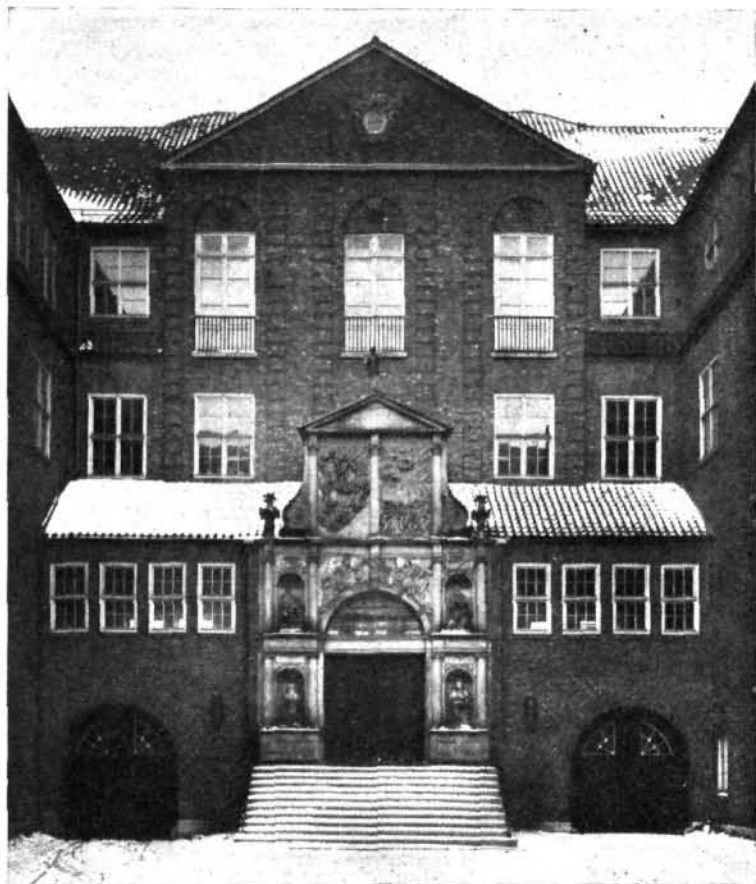


Abb. 14. Innenhof, Südseite.
(Mit Portal von der Petrikirche.)



Abb. 16. Innen of, Nordseite.

willen da sind, wurden vermieden, da das Ziel vorlag, ein Museum zu schaffen, das nicht in allen Teilen die bei der ersten Einrichtung gewählte Verwendung endgültig festlegt, sondern einen möglichst weiten Spielraum für etwa sich später ergebende Umgestaltung zuläßt.

Die Wände der Eingangshalle sowie der Ehrenhalle sind der Bedeutung dieser Räume entsprechend aus Naturstein (bayerischem Muschelkalk), die Fußböden aus roten Sollinger Sandsteinplatten ausgeführt. Die Fußböden der Ausstellungsräume sind in der Hauptsache, je nach ihrer Eigenart, teils aus Holz, teils aus gelben Solhofener Platten, teils aus rotem Sollinger Sandstein, die Fußböden der Verwaltungsräume aus Steinholz hergestellt worden. Beleuchtet werden die Räume ausschließlich durch normale, möglichst hohe Seitenfenster mit niedrigen Brüstungen.

Mit besonderer Sorgfalt wurde, den verschiedenen Gesichtspunkten Rechnung tragend, die Farbe in den einzelnen Räumen ge-

Abb. 14 bis 17.

Fritz Schumacher. Museum für Hamburgische Geschichte.



Abb. 15. Unterer Innenhof. Westseite.



Abb. 17. Innenhof, Ostseite gegen den Schmuckhof.

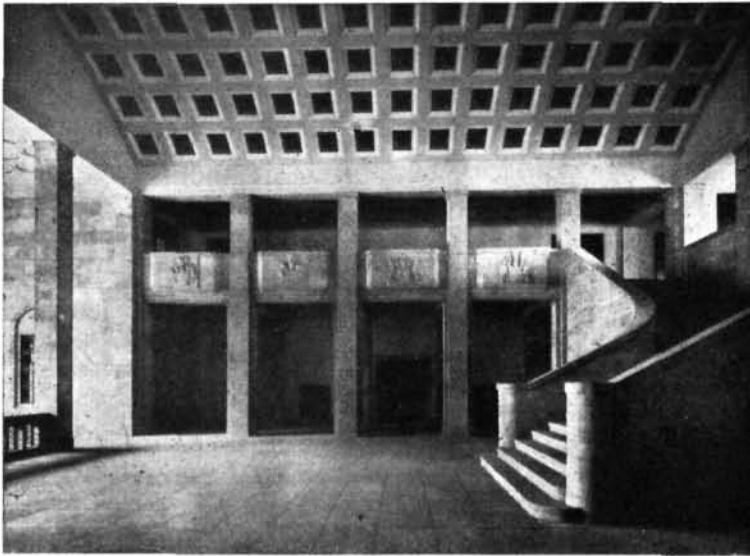


Abb. 18. Ehrenhalle.

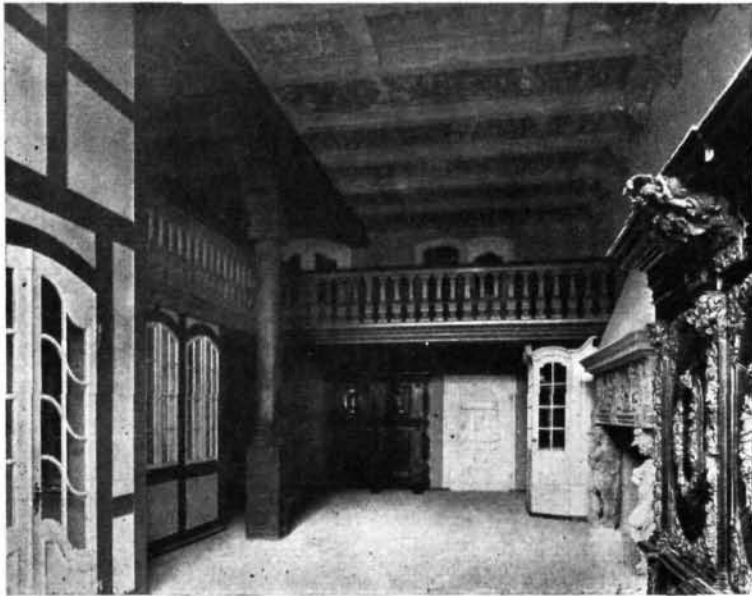


Abb. 19. Kaufmannsdielen.

wählt. Maßgebend war hierbei der Gedanke, durch die Eigenart und geschickte Auswahl einer einfachen Lösung ohne jede Dekoration die Wirkung der Sammlungsgegenstände und damit die Aufmerksamkeit und Aufnahmefähigkeit der Besucher zu steigern. Die Schränke und Vitrinen wurden staubdicht, teils aus Holz, teils aus Eisen, in sachlicher schlichter Form ohne jede Profilierung ausgeführt, soweit nicht aus Sparsamkeitsgründen Vorhandenes verwendet werden mußte.

Der Kostenaufwand ergibt für die eigentlichen Baukosten 5 800 000 M, für die innere Einrichtung 1 000 000 M, zusammen 6 800 000 M. Die Ausführung und technische Leitung lag in Händen der ersten Hochbauabteilung (Oberbaurat Schmidt, Regierungsbaumeister Ockert).

Der Bau ist im August 1922 der Öffentlichkeit übergeben worden. In manchen Teilen, insbesondere im dritten Geschoß, wo sich die eingebauten historischen Räume befinden, ist er infolge versiegender Mittel noch nicht ganz vollendet. Aber das Bild, das er von Hamburgs Geistesleben in der Vergangenheit gibt, ist trotzdem ein ansprechendes und lebendiges. Daß der Bau selbst zugleich Zeugnis ablegt von Hamburgs kultureller Gegenwart, ist ein besonderer Vorteil. Unter den Kunstmuseen Deutschlands nimmt er durch seine Auffassung der Aufgabe eine besondere Stelle ein.

Hamburg.

Ockert.

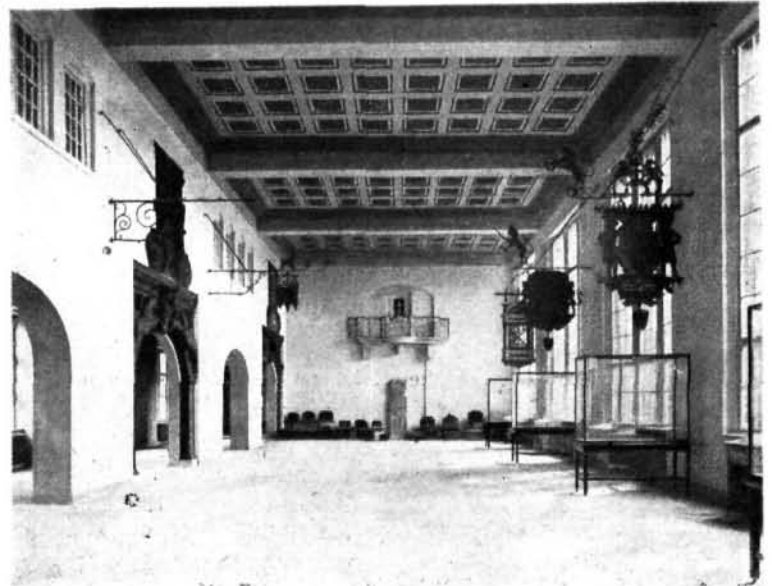


Abb. 20. Zunftsaal.

Seekanal und Seehafen von Brüssel.

Vom Wirklichen Geheimen Oberbaurat P. Gerhardt † in Berlin.

Brüssel liegt an den Ufern der Senne, einem Fließchen, das im Hennegau entspringt, die Provinz Brabant von Süden nach Norden durchquert und unterhalb von Brüssel und Mecheln in den Rupel mündet (s. Abb. 1). Der Rupel ergießt sich 13 km oberhalb Antwerpens in die Schelde. Längs der Senne führt von Süden nach Norden der Kanal von Charleroi an der Sambre nach Brüssel. Er verbindet das Gebiet der Maas mit dem der Schelde. Dieser Kanal wurde 1827 bis 1832 erbaut. Er ist 74,2 km lang, hatte aber anfänglich nur geringe Abmessungen, nämlich 6 m Breite in der Sohle, 15 m im Wasserspiegel und 2 m Tiefe. Nur Fahrzeuge von 70 Tonnen Ladefähigkeit konnten ihn befahren. Um ihn zur Benutzung durch die 280 Tonnen großen Sambrekähne einzurichten, die bis Paris führen, wurde er vom Jahre 1854 ab erweitert. Die Arbeiten wurden aber so langsam gefördert, daß nach 35 Jahren erst 40 km des Kanals umgebaut waren. Jetzt kann der Kanal bei 2,4 m Tiefe von Schiffen mit 350 Tonnen Ladefähigkeit befahren werden.

Viel früher als den Kanal von Charleroi hatte Brüssel einen anderen nach Norden gerichteten Schiffahrtsweg erhalten: den Willebroeck-Kanal. Schon 1434 trat der Gedanke auf, Brüssel mit Antwerpen durch eine gute Wasserstraße zu verbinden. Die Stadt Brüssel erhielt damals vom Herzog Philipp dem Guten die Ermächtigung, die Senne zu kanalisieren. Aber schon wenige Jahre später erkannte man, daß dies nicht genügen würde und faßte einen Seitenkanal längs der Senne bis zum Rupel ins Auge. Am 4. Juni 1477 verließ Marie von Burgund der Stadt Brüssel die Ermächtigung zum Bau eines solchen Kanals. Der Beginn der Arbeiten wurde aber durch den Widerstand der Stadt Mecheln verhindert. Mehr als 50 Jahre später, am 7. November 1531, bestätigte Kaiser

Karl V. erneut die Urkunden Philipps des Guten und der Marie von Burgund. Der Kanal sollte längs der Senne bei Vilvorde verlaufen und den Rupel bei Willebroeck gegenüber Boom erreichen. Aber immer noch verhinderte der Widerstand von Mecheln das Zustandekommen des Werkes. Endlich am 30. Mai 1550 prüfte Marie von Ungarn die Einsprüche Mecheln und beseitigte sie endgültig. Nun konnte der rührige Bürgermeister von Brüssel Johann von Locquenghien das Werk fördern; er begab sich am 16. Juni 1550 selbst nach Willebroeck und führte hier den ersten Spatenstich aus. Elf Jahre später, am 12. Oktober 1561, war der Kanal vollendet und wurde mit großem Gepränge eröffnet.

Man nannte die neue Wasserstraße den Kanal von Willebroeck. Sie war 8 bis 10 m in der Sohle, 30 m im Wasserspiegel breit und hatte 1,9 bis 2 m Tiefe. Vier Schleusen überwand das Gefälle. Die Bauwerke, Schleusen und Brücken, waren aber bei den geringen Hilfsmitteln jener Zeit so mangelhaft hergestellt, daß sie zum Teil einstürzten und erneuert werden mußten. Der Kanal erwies sich im Laufe mehrerer Jahrhunderte als sehr vorteilhaft für den Verkehr. Güter und Menschen wurden auf ihm befördert. Margarete von Parma, Maria von Medici, die Königin Christine von Schweden, auch Napoleon I. hatten ihn befahren. Mannigfache Verbesserungen an den Ufern wurden vorgenommen, neue Hafenbecken u. a. m. wurden angelegt. 1868 führte man die Kettenschleppschiffahrt ein.

Großzügige Pläne, diesen Kanal in einen Seeweg umzuwandeln, hatte man schon vor 100 Jahren gefaßt. Man wollte ihn 1825 auf 6 m vertiefen. Die Schwierigkeiten waren aber zu groß; man begnügte sich mit einer Vertiefung auf 3,2 m, welche in den Jahren 1829 bis 1836 unter gleichzeitiger Vergrößerung der Schleusen aus-